

JYVÄSKYLÄN RANTAVÄYLÄ

VALTATIE 4 RAKENTAMINEN VÄLILLÄ MATTILANNIEMI — LOHIKOSKENTIE

TIESUUNNITELMAN YHTEENVETOSELOSTUS



Nykytila



Näkymä Mattilanniemestä Lutakkoon

Suunnitelma



Nykytila



Näkymä Lutakosta Mattilanniemeen

Suunnitelma

JYVÄSKYLÄN RANTAVÄYLÄ

VALTATIE 4 RAKENTAMINEN VÄLILLÄ MATTILANNIEMI — LOHIKOSKENTIE

TIESUUNNITELMAN YHTEENVETOSELOSTUS

SUUNNITELMAN LAATIMINEN

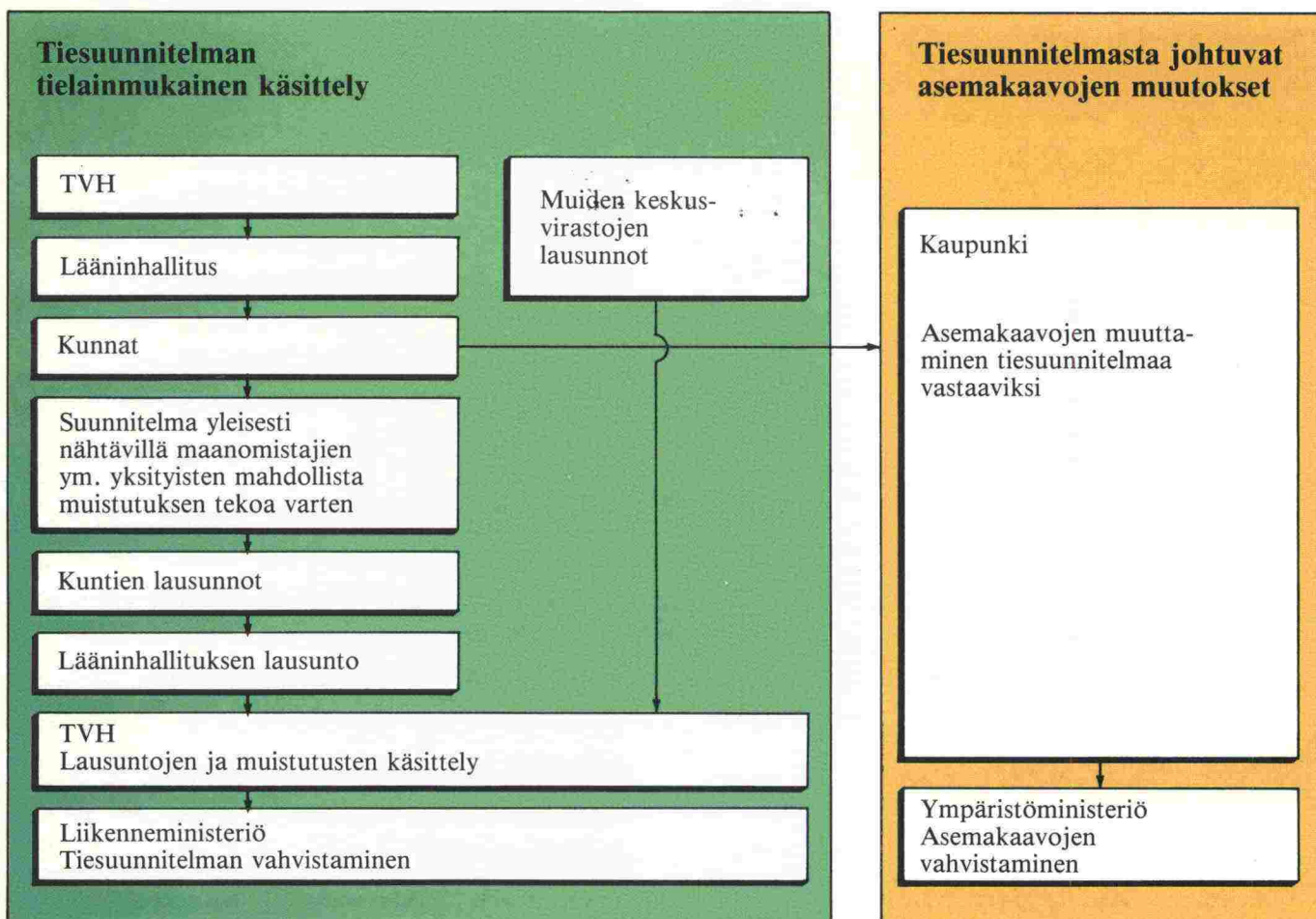
Tiesuunnitelman on laatinut tarvittavine maasto- ja maa-perätutkimuksineen Viatek Oy Espoosta ja siltasuunnitelmat on laatinut insinööritoimisto Helander & Nirkkonen Ky Jyväskylästä tie- ja vesirakennushallituksen toimeksiannosta. Työn valvojina ovat tilaajan puolesta olleet suunnitteluosaston tiensuunnittelutoimisto ja sillansuunnittelutoimisto sekä rakennusosaston maastutkimustoimisto. Hankeryhmytyössä ovat olleet mukana tie- ja vesirakennushallituksen, tvl:n Keski-Suomen piirin, valtion rautateiden ja Jyväskylän kaupungin sekä tie- ja siltakonsultin edustajat.

Suunnittelutyön aloittamisesta on ilmoitettu 11.6.1981 päivätyllä kuulutuksella, joka on julkaistu alueella ilmestyvissä sanomalehdissä ja on ollut Jyväskylän kaupungin ilmoitustaululla nähtävänä. Tiesuunnitelman laatimisen aikana on tehtyjä ratkaisuja esitelty Jyväskylän kaupungin luottamuselimille ja lehdistölle.

Hankeryhmä on kokoontunut säännöllisesti kuukausittain. Tämän lisäksi on käyty erillisiä neuvotteluja tarvittavassa kokoonpanossa.

Suunnittelutyön aikana on oltu yhteydessä mm. seuraaviin viranomaisiin, virastoihin ja laitoksiin:

- Liikenneministeriö
- Ympäristöministeriö
- Valtionrautatiet
- Jyväskylän kaupunki
- posti- ja telelaitos
- Jyväskylän puhelinyhdistys
- Jyväskylän kaupungin energialaitos
- alueen liike- ja teollisuuslaitokset



YLEISTÄ

Jyväskylän kaupungin keskusta-alueen liikenne on ruuhkautunutta ja raskasta liikennettä kulkee runsaasti keskustan katuverkossa. Liikenneongelmia voidaan ratkaista helpottamalla keskustan ympäristöolosuhteita parantamalla johtamalla valtakunnallinen läpikulkuliikenne ja kaupunginosien välinen liikenne keskusta-alueen ohi. Rakentamalla uusi ohitusväylä keskustan tuntumaan voidaan myös kaupunkiin suuntautuva sisääntuloliikenne jakaa tasaisemmin katuverkolle eikä pitkiä uusia sisääntuloteitä tarvitse rakentaa. Näiden lähtökohtien ja periaatteiden pohjalta on aikanaan hyväksytty Jyväskylän Rantaväylän suunta.

Laadittu tiesuunnitelma on osa valtatie 4 rakentamista koskevasta hankkeesta Jyväskylän kaupungin kohdalla. Hankkeesta on käytetty nimeä Jyväskylän Rantaväylä. Se käsittää valtatie 4 rakentamisen välillä Pumperi — Löylyjoki yhteensä noin 8,5 km pituisella tiejaksolla. Hanke on jaettu kolmeen osaan:

- I Pumperi — Mattilanniemi
Tieosa on avattu liikenteelle syksyllä 1983
- II Mattilanniemi — Lohikoskentie
Nyt käsiteltävänä oleva tiesuunnitelma
- III Lohikoskentie — Löylyjoki
Rakentamistyöt on aloitettu v. 1984

Jyväskylän kaupunkiseudun liikenteen yleissuunnitelma valmistui v. 1975. Tämän perusteella on Jyväskylän kaupunginvaltuusto v. 1976 valinnut kaupungin liikenneverkon pohjaksi Rantaväylävaihtoehdon, jonka myös tie- ja vesirakennushallitus hyväksyi valtatie n:o 4 suunnaksi. Tiesuunnitelmassa esitetyt ratkaisut perustuvat v. 1980 valmistuneeseen Jyväskylän Rantaväylän yleissuunnitelmaan.

LIIKENNE

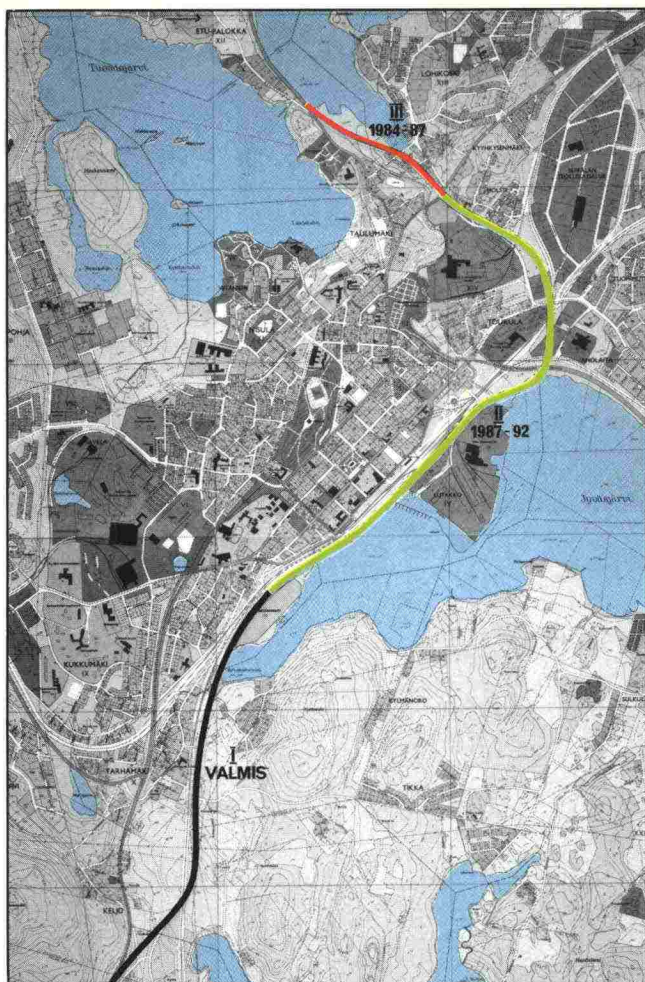
Jyväskylään laadittiin liikenne-ennuste Jyväskylän Rantaväylän yleissuunnitelman tarkistustyön yhteydessä v. 1980. Ennuste käsitti Jyväskylän kaupungin sekä Vaajakosken ja Palokan alueet. Tavoitteena oli selvittää liikennetilanne ja sen kehittyminen vuoteen 1990 mennessä pääväylillä liikenneverkon kehittämissuunnitelmat huomioon ottaen (ns. yleiskaavan verkolla).

Rantaväylän jatkosuunnittelua varten tarvittiin lisäselvityksiä vaihtoehtoisten ratkaisujen vaikutuksista liikennemääriin. Vaihtoehtojen vertailua varten aikaisempaa ennustetta tarkennettiin erityisesti keskustan ja Kuokkalan alueen osalta. Lisäksi tarvittiin arvioita liikenteen myöhemmästä kehityksestä, koska Rantaväylä valmistuu vasta 1990-luvun puolella.

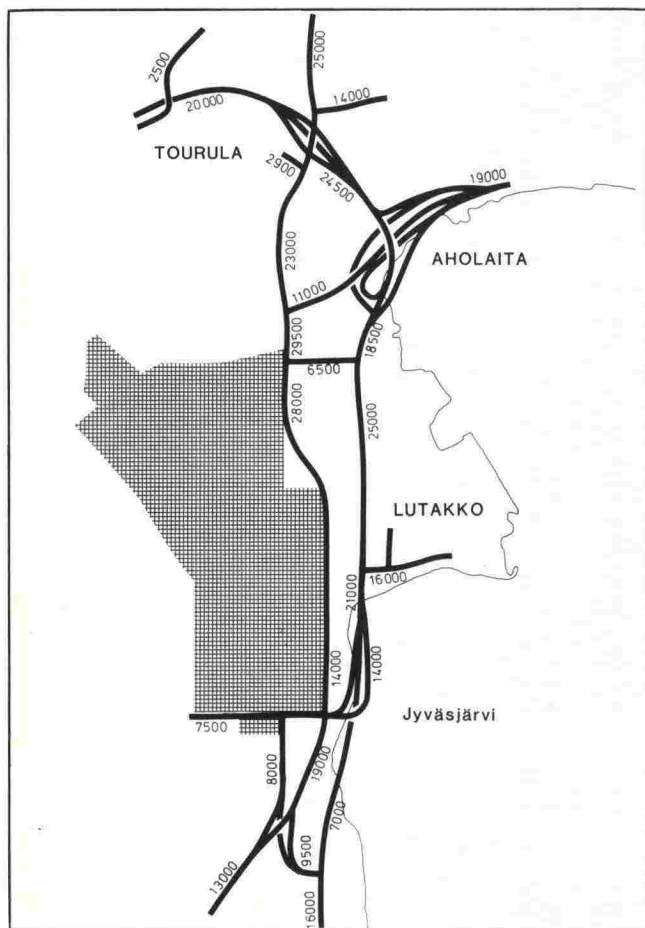
Keskustan liikennesuunnittelun käynnistyttyä tehtiin syksyllä 1982 erillistarkastelu keskusta-alueen liikenteen kehityksestä. Liikenteen reittien määrityksessä otettiin huomioon keskustan liikenteen kehittämistavoitteet:

- pitkämatkainen liikenne ohjataan Rantaväylälle
- keskustan läpikulkua itä- ja länsireunojen välillä rajoitetaan

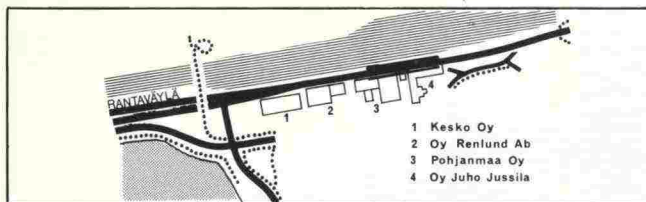
Laadittujen ennusteiden ja erillistarkastelujen perusteella määritettiin mitoitusliikenne vuodelle 2000. Tarkastelu perustui laskelmaan, jolla liikenne jaettiin Rantaväylää käyttäviin ja katuverkon läpi kulkeviin osiin, kun lähtökohtana olivat keskustasuunnitelman mukaiset liikenteen rajoitukset.



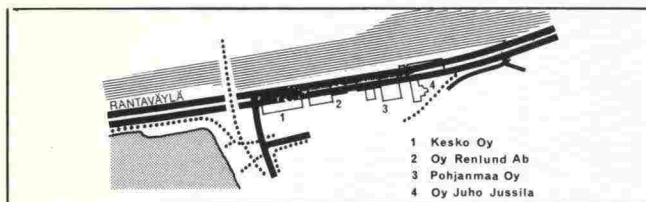
Rakentamisjaksot



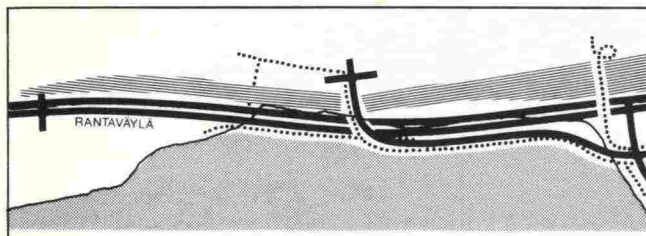
Ajoneuvoliikenne v. 2000 ajon./vrk



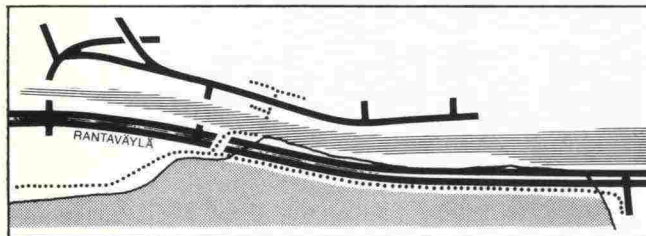
Yleissuunnitelman mukainen sijainti Lutakossa



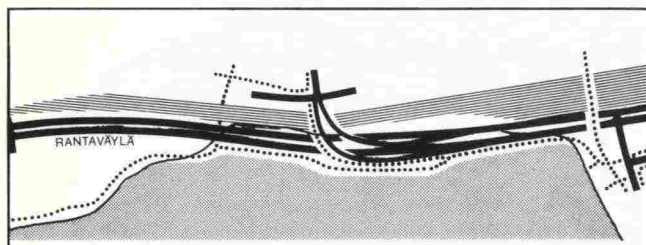
Tiesuunnitelman mukainen sijainti Lutakossa



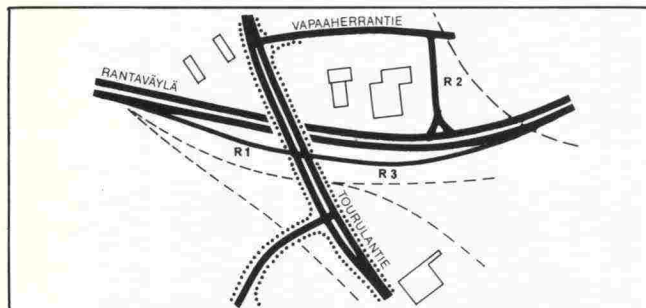
Satamatie yleissuunnitelmassa



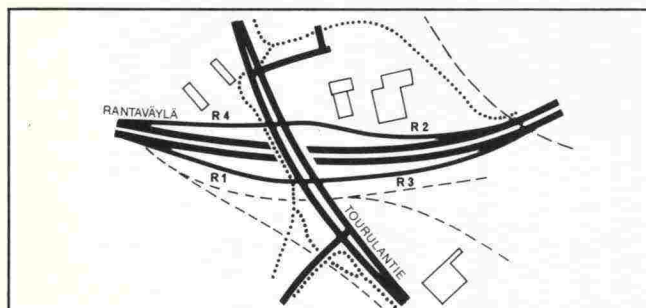
Hämeenkadun vaihtoehtoselvitys



Vaasankadun eritasoliittymä, tiesuunnitelma



Yleissuunnitelma Tourulan liittymästä



Tiesuunnitelma Tourulan liittymästä

YLEISSUUNNITELMAN -80 KÄSITTELY JA TARKISTUS

Jyväskylän kaupungin keskusta-alueen liikennesuunnittelun lähtökohdaksi on siirtää ruutukaava-alueen läpi kulkevaa liikennettä mahdollisimman paljon pois katuverkosta. Rantaväylä kehämäisenä yhteytenä ja edullisen sijaintinsa puolesta pystyy täyttämään tehokkaasti asetun tavoitteen. Edellytyksenä on, että Rantaväylällä on riittävästi kaistoja ja että kytkennät katuverkkoon liittymien välityksellä ovat sujuvat.

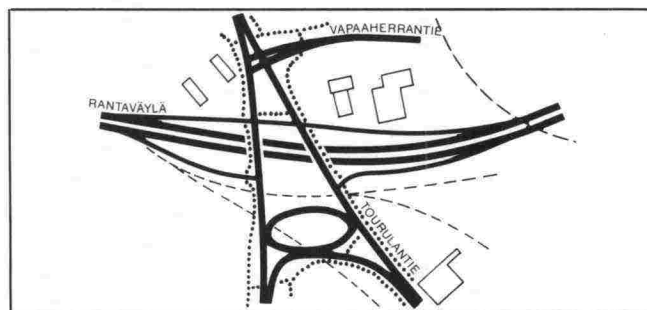
Liikenteelliset lähtökohdat (liikenteen määrä, liittymätiheys, liikenneverkon toimivuus ja turvallisuus) sekä teknilliset, taloudelliset sekä ympäristönäkökohdat perustelevalle hankkeen toteuttamista suoraan 2-ajorataisena, 4-kaistaisena tienä tarvittavine tie-, rautatie- ja katu-järjestelyineen sekä ympäristöä parantavine toimenpiteineen.

Rantaväylän suuntausta Lutakon alueen liikelaitosten kohdalla on tarkistettu. Tien rakentaminen ehdotuksen mukaisesti edellyttää yleissuunnitelmaa laajemman saneerauksen suorittamista. Lunastuskustannusten nousun vastapainoksi saadaan kaupunkikuvallisesti huomattavasti korkealuokkaisempi lopputulos, liikenneturvallisuukseltaan moitteeton tieosa ja lisäksi Rantaväylä voidaan rakentaa ilman kalliita tukimuureja.

Rantaväylään on lisätty Vaasankadun eritasoliittymä ensisijaisena perusteena kaupunginosien (Kuokkalan ja Lutakon yhteydet keskustaan) välisen liikennetarpeen tyydyttäminen. Toissijaisesti liittymä palvelee myös seudullista liikennettä ja vähentää keskustan läpi suuntautuvaa liikennettä. Liittymä korvaa yleissuunnitelmassa esiintyvän Satamatien ja vähentää osittain Jyväskylän täyttöä.

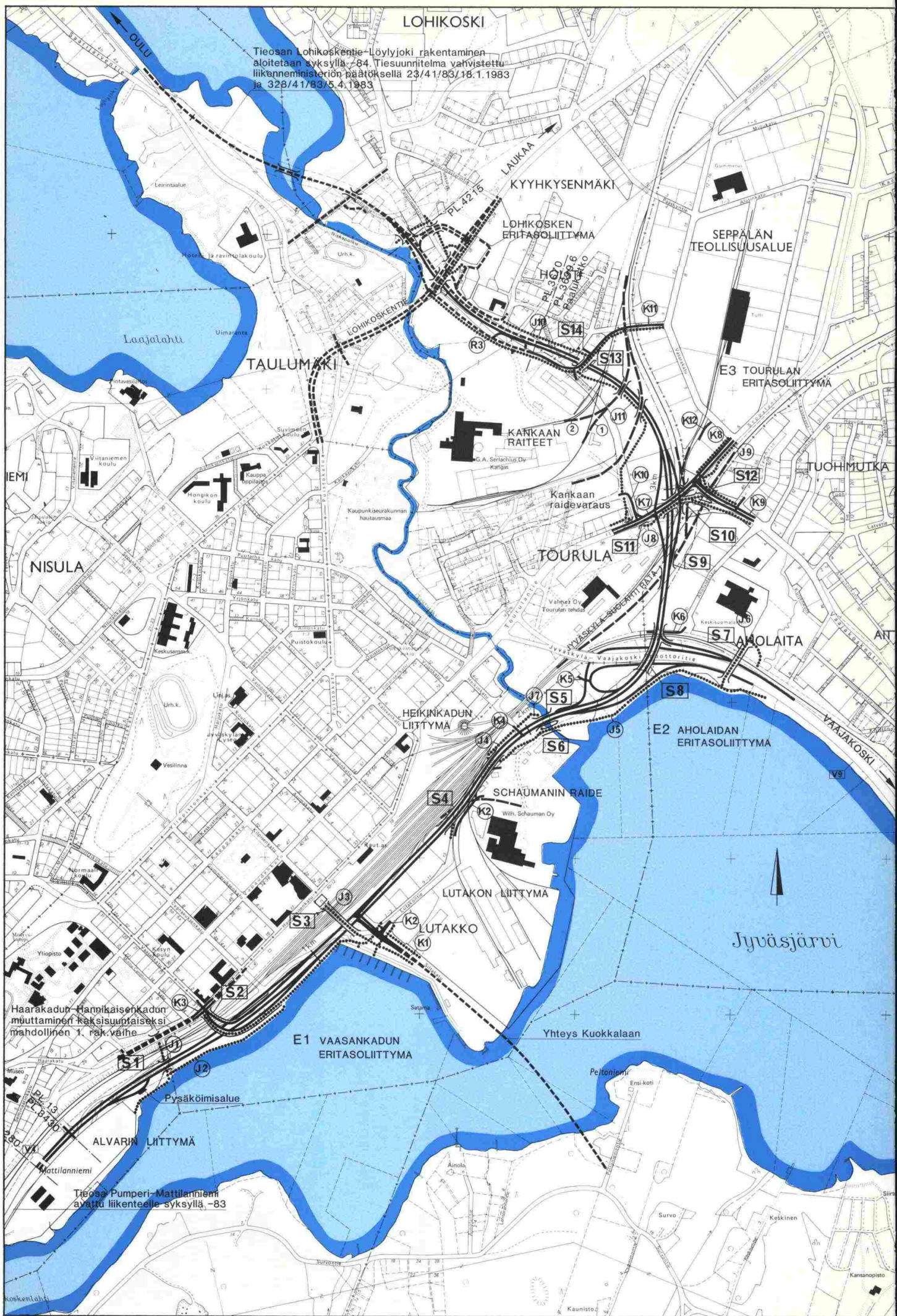
Tourulan eritasoliittymä on täydennetty neljän rampin liittymäksi erillisin kevyen liikenteen järjestelyin varustettuna. Liittymän ja sen toimivuuden merkitys Jyväskylän liikenteen hoidossa on erittäin suuri ajoneuvoliikenteen ja jalankulku- ja polkupyöräliikenteen runsauden johdosta. Liittymä sijaitsee teknisesti erittäin vaikeasti toteutettavassa paikassa.

Kaupungin ehdotuksesta on yleissuunnitelmaa tarkistettu Jyväskylän ranta-alueiden maiseman kunnostamiseksi ja virkistyskäyttömahdollisuuksien lisäämiseksi.



Hajoitettu liittymävaihtoehtoselvitys Tourulassa

Tiesan Lohikoskentie-Löylyjoki rakentaminen
aloitetaan syksyllä '84. Tiesuunnitelma vahvistettu
liikenneministeriön päätöksellä 23/41/83/18.1.1983
ja 328/41/83/5.4.1983



TEKNINEN MITOITUS

Rantaväylä, siihen liittyvine tie- ja katujärjestelyineen, on erittäin moneen pakkopisteeseen sidottu kokonaisuus. Suunnittelu ei tämän vuoksi ole voinut perustua tavoitteelliseen mitoitusnopeuteen, vaan ratkaisevaa on ollut saavutettavissa oleva geometria, liittymätyypit ja liikenteenohjaustapa. Nämä lähtökohdat määrittävät nopeusrajoitusten enimmäisarvot. Liikennevaloin ohjatulla osuudella Mattilanniemi — Heikinkatu ylärajana on 70 km/h ja vapaasti toimivalla osuudella Heikinkatu — Lohikoskentie 80 km/h.

Tie on kaksiajoratainen. Ajoradan leveys on $2 \times 7,0$ m ja sisäpienareet ovat 0,5 m sekä ulkopienareet 1,5 m. Ajoratoja erottava keskisarka vaihtelee välillä Mattilanniemi — Heikinkatu, ollen kapeimmillaan 2,0 m ja leveimmillään n. 20 m Vaasankadun eritasoliittymän kohdalla. Välillä Heikinkatu — Lohikoskentie keskisaran leveys on 4,0 m.

Suurin pituuskaltevuus on 3,3 % ja pienin kovera pyörityssäde on 4000 m ja kupera 3000 m. Pienin vaakakaari on 300 m.

Liittymäramppien ajoradan leveys on 4,5 m, sisäpiennar 0,5 m ja ulkopiennar 1,5 m.

Katujen ja kevyen liikenteen teiden mitoituksessa on sovellettu kaupungin käyttämiä mitoitusperusteita.

Jyväskylän ratapihan ja Pieksämäen radan ylittävissä silloissa on alikulkukorkeus määritetty sähköistystilanteen mukaisesti (Vaasankadun risteys- ja ylikulkusilta, Lutakon ylikulkukäytävä, Aholaidan risteys- ja ylikulkusilta ja Aholaidan ylikulkukäytävä). Muilta osin rautatien ylittävien siltojen alikulkukorkeus on $\geq 5,70$ m.

Teiden ja katujen ylittävien siltojen alikulkukorkeus on $\geq 4,6$ m. Kevyen liikenteen teillä on pyritty vähintään $\geq 3,0$ m alikulkukorkeuteen (poikkeustapauksissa $\geq 2,8$ m).

Rantaväylän tasoliittymät on varustettava liikennevaloin välillä Mattilanniemi — Heikinkatu. Liittymien toimivuutta on tarkasteltu liikennevalojen vihreän ajan riittävyyden ja pääsuunnan liikenteen sujuvuuden kannalta. Liikennevalojen vihreän aallon mitoituksen määrää Lutakon liittymä, johon pohjoiseen suuntautuva liikenne joutuu huomattavalta osalta pysähtymään. Liikennevalot on asennettava myös kaikkiin suunnitelmassa esitettyihin Tourulantien tasoliittymiin. Valo-ohjaus toteutetaan käyttämällä liittymässä järjestelmää, jossa keskuskoje antaa liittymässä luvan eri suuntien vihreille vaiheille ja liittymäkoje määrittelee ilmaisintietojen perusteella vaiheiden keston.

KUSTANNUKSET

Rantaväylän ja siitä aiheutuvien tie- ja katujärjestelyjen kokonaiskustannukset ilman Vaasankadun eritasoliittymää ja toista ajorataa välillä Mattilanniemi — Lutakon liittymä ovat 189,7 mmk, josta rakentamiskustannukset ovat 164,7 mmk ja korvauskustannukset 25 mmk. Kustannusjakoehdotuksen mukaan kustannukset jaetaan seuraavasti:

— TVL,	rakentamiskustannukset	143.2 mmk
	ja korvauskustannukset	24.0 mmk
— kaupunki,	rakentamiskustannukset	21.5 mmk
	ja korvauskustannukset	1.0 mmk

RAKENTAMINEN

Hanke ohjelmoidaan rakennettavaksi vuosina 1987—1992. Tällä aikavälillä ei kuitenkaan rakenneta

- Vaasankadun eritasoliittymä ja siihen liittyviä Hannikaisenkadun järjestelyjä
- Rautatien puoleista ajorataa välillä Mattilanniemi — Lutakon liittymä.

Vaasankadun eritasoliittymää korvaavaksi yhteydeksi rakennetaan Cygnaeuksenkadun jatke ja tilapäinen tasoliittymä Rantaväylälle (ajosuunta Rantaväylälle pohjoiseen ja päinvastoin sallittu, liittymä valo-ohjattu, ajoyhteys tasossa rautatien kanssa, kevyt liikenne kielletty). Yhteys puretaan Vaasankadun eritasoliittymän valmistuttua. Aikataulu on näiltä osin avoin.

Edellä mainittuun aikatauluun ja rakentamisen laajuuteen on päädytty Jyväskylän kaupungin ja tieviranomaisen välisten neuvottelujen tuloksena. Näin supistettuna kustannuksia siirryt myöhempään ajankohtaan runsaat 20 mmk. Toisaalta asetetut tavoitteet eivät kaikilta osin toteudu:

- keskustan ruutukaava-alueelle jää sellaista liikennettä, joka muuten käyttäisi Rantaväylää
- Rantaväylän toimivuus kärsii
- Hannikaisenkadulla tulee esiintymään ajoittaista ruuhkautumista
- Kuokkalan/Lutakon ja keskustan välisen liikenteen palvelutaso jää alhaisemmaksi

Häiriöiden aste riippuu paljolti Kuokkalan rakentamisen aikataulusta.

Hankkeen yksityiskohtainen, sisäinen rakennusjärjestys selviää rakennussuunnitelman ja työsuunnitelman teon yhteydessä. Tällöin myös selviää, mitä osakokonaisuuksia voidaan/täytyy avata liikenteelle jo ennen valmistumisvuotta 1992.

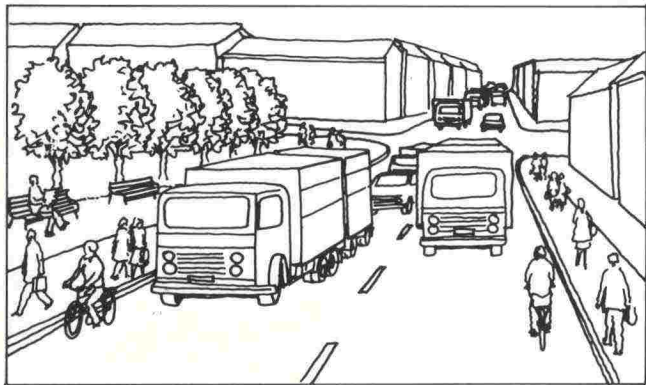
HANKKEEN YMPÄRISTÖVAIKUTUKSIA

Keskusta-alueen toimivuus ja viihtyisyys paranee

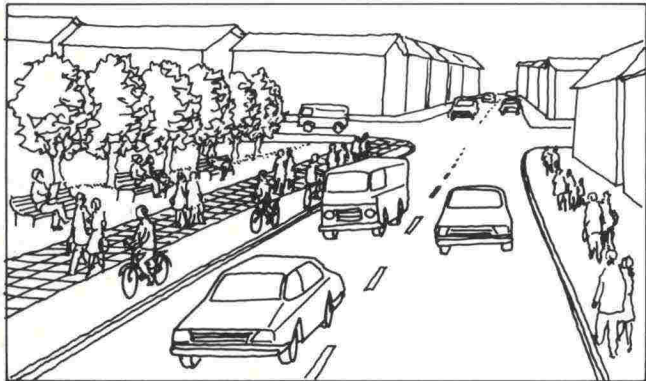
Rantaväylän sijainti Jyväskylän tie- ja katuverkkoon, keskusta-alueen sekä liike- ja teollisuusalueisiin nähden on edullinen. Väylä kerää tehokkaasti läpikulkuliikenteen ja teollisuuden raskaan tavaraliikenteen pois keskustan kaduilta. Kun katujen liikennekuormitus kevenee, on seurauksena joukko myönteisiä vaikutuksia:

- väljempi liikenne keskustassa avaa mahdollisuuksia kaupungin sisäisen liikenteen järjestelyille. Edellytykset tehostaa joukkoliikenteen toimivuutta paranevat ja jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden turvallisuutta ja liikkumisolosuhteita voidaan kohentaa. Samalla keskustaympäristöä voidaan asteittain muuttaa viihtyisämmäksi.
- pakokaasusaasteet vähenevät keskustassa tuntuvasti paitsi liikennemäärien laskun johdosta myös siksi, että koko liikennejärjestelmän sujuvuus paranee. Ruuhkautunut ja nykivä liikenne (kiihdytykset ja hidastukset) tuottaa enimmäkseen saastemäärät,
- erityisesti raskaan liikenteen siirtyminen Rantaväylälle vähentää keskusta-alueen liikennemelua kaikkina vuorokaudenaikoina.

Tiivistetysti voidaan todeta, että Rantaväylän rakentaminen parantaa keskusta-alueen toimivuutta ja alueella asuvien ja asioivien ihmisten viihtyvyyttä ja turvallisuutta. Toisaalta Rantaväylän rakentaminen on näiden positiivisten tekijöiden saavuttamisen ehdoton edellytys.



Nykyinen liikennetilanne keskustassa



Rantaväylä mahdollistaa uudenlaisia järjestelyjä keskustassa

Rantaväylä ei aiheuta merkittäviä ympäristöhaittoja

Väylän ympäristö

Rantaväylä sijaitsee eteläosalla Jyväskylän ranta-alueella rautatien sekä järven ja teollisuusalueen välissä. Pohjoiseen mentäessä kuljetaan rautatie-, varasto- ja teollisuusalueiden kautta. Tien lähiympäristö on suurelta osin hoitamattomassa tilassa.

Jyväskylän ranta-alueet

Keskustan kohdalla Jyväskylän tulevan täyden pituus on noin 700 m leveyden ollessa keskimäärin 60 m. Aholaidan eritasoliittymäalueella on toinen täytenkohde.

Suunnitelman mukaan ehdotetaan Mattilanniemi — Luhtakko ranta-alueelle sijoitettavaksi kevyen liikenteen tien lisäksi oleskeluun tarkoitettuja pienehköjä alueita ja vierasvenesatama. Vaasankadun ja Schaumaninkadun väliselle osuudelle on ehdotettu rakennettavaksi yhtenäinen jyrkkäseinämäinen rantamuuri. Mattilanniemestä Vaasankadun kohdalle rantaluiska tulisi olemaan näkyvältä osaltaan loiva. Rannan ulkonäköä voidaan korostaa ja täydentää istutuksilla, valaistuksella ja muilla yksityiskohdilla.

Melu

Rantaväylän liikenteen aiheuttamat meluhaitat ovat nykyiselle asutukselle vähäiset, koska pääosalla tienvartta ei ole asutusta lainkaan. Tourulantien etäläpuolella olevien Valmetin kerrostalojen kohdalla Rantaväylän liikenne muodostaa uuden melulähteen Tourulantien ja rautatien lisäksi.

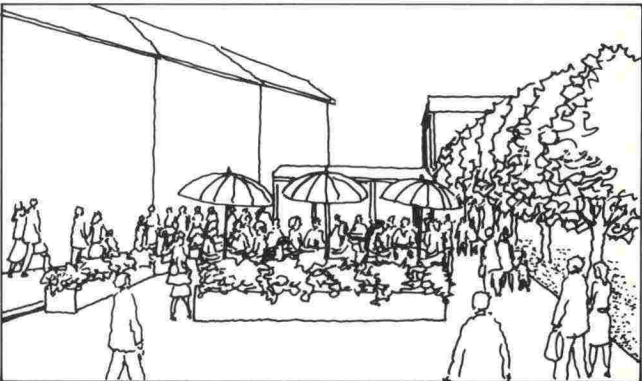
Estevaikutus

Rautatiet ja ratapiha muodostavat nykyisin esteen kaupungin keskustan länsipuolella. Rantaväylää risteävää ajoneuvo- ja kevyttä liikennettä varten rakennetaan eritasoiset tie- ja katuyhteydet vähintään nykyisiä yhteystarpeita vastaavasti. Erityistä huomiota on kiinnitetty jalankulku- ja polkupyöräliikenteen turvallisuuden ja viihtyisyyden parantamiseen.

Purettavat rakennukset

Asuinrakennuksia joudutaan purkamaan 4 kpl ja muita rakennuksia 26 kpl.

Visuaaliset vaikutukset ilmenevät esitetyistä havainnekuvista.





Nykytilä



Näkymä Heikinkadun sillalta Lutakkoon

Suunnitelma



Nykytila



Näkymä Vaajakosken moottoritieltä kaupunkiin tultaessa

Suunnitelma



Nykytila



Näkymä Seppäläntieltä keskusta

Suunnitelma



Nykytila



Viistokuva Mattilanniemestä Lutakkoon

Suunnitelma



Nykytila



Viistokuva Aholaidasta Lohikoskelle

Suunnitelma

